Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

LAUSUNTO

Päiväys/ Datum 12.10.2018

Dnro/Dnr TRAFI/676141/03.03.01/2018

Viite/ Referens HE 105/2018 vp

**Liikenne- ja viestintävaliokunta**
Eduskunta

liv@eduskunta.fi

**Liikenteen turvallisuusviraston lausunto hallituksen esityksestä HE 105/2018 vp eduskunnalle raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Liikenteen turvallisuusvirasto kannattaa hallituksen esitystä, jolla on tarkoitus täytäntöönpanna EU:n ns. 4. rautatiepaketin keskeiset direktiivit markkinadirektiivin muuttamisesta (EU) 2016/2370, rautatieturvallisuudesta (EU) 2016/798 ja yhteentoimivuudesta (EU) 2017/797. Trafi on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun erityisesti rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevilta osin ja on jo vuodesta 2016 alkaen valmistautunut 4. paketin mukanaan tuomiin muutoksiin yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

Rautatieturvallisuuden alalla keskeisin muutos on Euroopan unionin rautatieviraston (jäljempänä ERA) roolin kasvattaminen 4. rautatiepaketin säädöksillä. 16.6.2019 alkaen myös ERA voi myöntää turvallisuustodistuksia rautatieyrityksille ja jos kyseessä on vähintään kahden jäsenvaltion alueella liikennöivä rautatieyritys, se ei enää jatkossa voi hakea turvallisuustodistusta kansalliselta turvallisuusviranomaiselta eli Suomessa Trafilta. Muutoksen taustalla on pyrkimys lisätä lupakäsittelyn ja turvallisuustodistusten myöntämisen yhdenmukaisuutta. Vastaava muutos tehdään myös yhteentoimivuussääntelyyn, jossa ERA:n osittaiseen toimivaltaan siirtyvät kaluston käyttöönottoluvat korvaa uuden sääntelyn mukaiset markkinoillesaattamisluvat.

Vaikka osa tällä hetkellä Trafin vastuulle kuuluvista lupa-asioista siirtyy näin ollen ERA:lle, Trafin rooli ao. lupa-asioissa ei ainakaan alkuun muuttune merkittävästi. Jatkossakin suomalaiset rautatieliikenteen harjoittajat voivat hakea turvallisuustodistuksensa ja kaluston käyttöönottoon liittyvät lupansa Trafilta, jos ne toimivat vain Suomessa ja sidosryhmäkeskusteluiden perusteella näyttää siltä, että moni yritys onkin näin tekemässä voidakseen mm. asioida suomen kielellä. Toisaalta Trafin virkamiesten asiantuntemusta tarvitaan myös niissä hakemusasioissa, jotka siirtyvät ERA:n käsiteltäväksi, koska Trafin virkamiehillä on parempi osaaminen mm. Suomen rautatiejärjestelmän kansallisten sääntöjen tarkistamiseksi. Lisäksi ERA:lla tulee olemaan Trafin kanssa tehtävän yhteistyösopimuksen perusteella oikeus pyytää Trafin asiantuntijoita avukseen esimerkiksi turvallisuusjohtamisjärjestelmien arviointiin myös niissä tapauksissa, joissa suomalainen yritys hakee lupaa ERA:lta.

4. rautatiepaketti tuo tulleessaan myös paljon muita muutoksia mm. kansallisiin sääntöihin, kansallisten turvallisuusviranomaisten valvontaan kuin myös lupamak-

suihin koskevaan sääntelyyn. Koska sääntely on kuitenkin vahvasti EU-sääntelyä ja pääosin jo em. direktiivejä tehtäessä sovittua, Trafille on ollut täytäntöönpanovaiheessa tärkeää varmistaa, että EU-sääntely täytäntöönpannaan mahdollisimman pitkälti sellaisenaan, toimivana ja ilman ns. kansallisia lisiä. Trafi on esimerkiksi sidosryhmien kanssa keskusteltuaan lähtenyt siitä, että nykyisen rautatielain logiikka ja rakenne tulisi täytäntönpanossa mahdollisimman pitkälti säilyttää, jotta lain käytettävyys olisi jatkossakin hyvä.

Hallituksen esitykseen sisältyy myös ehdotuksia yksityisraiteita koskevan sääntelyn yksinkertaistamiseksi. Yksityisraiteen haltijat otettiin kattavasti EU-sääntelyn piiriin rautatielain edellisen kokonaisuudistuksen yhteydessä vuonna 2011 ja mm. turvallisuussääntelyn kehittämisellä on sittemmin todettu olleen yksityisraiteiden osalta selkeitä hyötyjä. Koska EU-sääntely on samalla osoittautunut yksityisraiteen haltijoille hallinnollisesti raskaaksi ja kalliiksikin, on raideliikenteen valmistelun yhteydessä arvioitu, että samoihin turvallisuushyötyihin olisi päästävissä myös kevyemmällä kansallisella sääntelyllä hyödyntämällä direktiivien soveltamisalasäännösten rajausmahdollisuuksia yksityisraiteiden osalta. Täten esityksessä ehdotetaan, että yksityisraiteet rajattaisiin mahdollisimman pitkälti EU-sääntelyn ulkopuolelle ja niihin sovellettaisiin jatkossa kevyempää kansallista sääntelyä. Toisaalta yksityisraiteen haltijoihin haluttaisiin jatkossakin soveltaa muun muassa esimerkiksi onnettomuus- ja vaaratilanneilmoituksia koskevaa nykysääntelyä sellaisenaan, jotta Trafi voi saamiensa onnettomuus- ja vaaratilanneilmoitusten perusteella seurata yksityisraiteiden turvallisuuden kehittymistä ja esimerkiksi sitä, näkyykö sääntelyn keventäminen yksityisraiteilta tehtävissä ilmoituksissa.

Hallituksen esityksessä on Trafille myös useita määräystoimivaltoja, joiden perusteella Trafi on käynnistänyt määräysvalmistelun rautatieturvallisuutta, liikkuvaa kalustoa ja yksityisraiteiden hallintaa koskevien määräysten osalta. Kahdella ensimmäisellä määräyksellä on tarkoitus jatkaa direktiivien täytäntöönpanoa tarvittavilta osin ja yksityisraiteiden hallintaa koskevalla määräyksellä täsmentää lain säännöksiä siten, että yksityisraiteiden haltijoilla olisi jatkossa selkeä, mutta ei liiallisiin yksityiskohtiin menevä, säädöskehikko toimintansa tueksi.

Kaisa Sainio
Kehityspäällikkö
Liikenteen toimijat